

***Partial Translation of***

***Japanese Unexamined Utility Model Publication No. 1988-57351***

***(Page 3, Lines 3-15)***

In this device, examples of porous materials are activated carbon, alumina, and the like.

As a heat storage material, latent, sensible, and chemical heat storage materials may be used. Among these, latent heat storage materials, which absorb and release heat only with heat at a constant temperature, are the preferred heat storage materials for cooling a canister.

The latent heat storage material used is selected based on the temperature required. In this device, a heat storage material that functions effectively at a temperature of 50 to 70°C is preferable, so as to be free from the environmental temperature at which the canister is used, as well as to promote adsorption and desorption on the activated carbon.

01 公開実用 昭和63-57351

⑨ 日本国特許庁 (JP)

⑩ 実用新案出願公開

⑪ 公開実用新案公報 (U)

昭63-57351

⑫ Int. Cl.

F 02 M 25/08  
B 01 D 53/04

識別記号

311

庁内整理番号

D-7604-3G  
D-8516-4D

⑬ 公開 昭和63年(1988)4月16日

審査請求 未請求 (全 頁)

⑭ 考案の名称 蒸発燃料捕集装置

⑮ 実 願 昭61-148924

⑯ 出 願 昭61(1986)9月30日

⑰ 考案者 久野 耕一 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 内 日産自動車株式会社

⑰ 考案者 川合 幹夫 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 内 日産自動車株式会社

⑰ 考案者 広田 寿男 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地 内 日産自動車株式会社

⑰ 出願人 日産自動車株式会社 神奈川県横浜市神奈川区宝町2番地

⑰ 代理人 弁理士 杉村 晃秀 外1名

## 明細書

1. 考案の名称 蒸発燃料捕集装置

2. 実用新案登録請求の範囲

1. 多孔質体と蓄熱材を内部に有する蒸発燃料  
捕集装置。

3. 考案の詳細な説明

(産業上の利用分野)

この考案はガソリンタンクへのガソリン給油時に発生するガソリン蒸気を吸着する蒸発燃料捕集装置(キャニスター)に関するものである。

(従来の技術)

一般に、自動車用ガソリンタンクへガソリンを給油する際には1~2分間に100~150gの蒸発ガソリンが発生する。この発生するガソリンを吸着するために蒸発燃料捕集装置(キャニスター)が使用されている。

従来のキャニスターは第4図に示しているように活性炭1、容器2、フィルター3、ガソリンタンクからのガソリン蒸気流入口4、エンジンへのガソリン蒸気排出口5および大気開放口6から

658

構成されており、活性炭1によりガソリン蒸気を吸着している。

(考案が解決しようとする問題点)

しかしながら、このような従来の活性炭を吸着剤として使用している蒸発燃料捕集装置にあっては、自然放熱により吸着熱を逃がしているために、ガソリン蒸気の吸着熱150 (kcal/kg) により活性炭の温度が100 °C以上に上昇し、活性炭の吸着能力を約1/4に減少している。このため、使用中の活性炭の劣化に対する安全率を考慮すると、100 ~ 150 g のガソリン蒸気を吸着するためには4 ~ 5 l の活性炭を用いる必要があり、大型の蒸発燃料捕集装置となり、該蒸発燃料捕集装置が塔載される自動車のデザインの自由度が制限されるばかりか、コストを高めることになるという問題点があった。

(問題点を解決するための手段)

この考案は、このような従来の問題点に着目してなされたもので、蒸発燃料捕集装置内部に多孔質体と蓄熱材を入れ、多孔質体のガソリン蒸気吸

着時の発熱を蓄熱材により吸収することにより、上記問題点を解決したものである。

以下、蒸発燃料捕集装置のことをキャニスターと呼ぶこととする。

この考案において多孔質体としては、例えば活性炭、アルミナなどを使用することができる。

また、蓄熱材としては潜熱蓄熱材、顯熱蓄熱材および化学蓄熱材があるが、キャニスター冷却用の蓄熱材としては、一定温度において熱のみで吸熱、発熱を行う潜熱蓄熱材が好ましい。

潜熱蓄熱材の選定は、必要とされる温度により限定される。この考案においては、キャニスターにおいて使用される外部環境の温度により影響されず、かつ活性炭への吸脱着を促進するため、50～70℃の温度で動作する蓄熱材が好ましい。この温度で用いることのできる蓄熱材としては次の第1表に示す材料を例示することができる。

第 1 表

物 質 名	融 点 (°C)	蓄熱量 (cal/g)	蓄熱量 (cal/cc)
チオ硫酸ナトリウム・5水塩 (Na <sub>2</sub> S <sub>2</sub> O <sub>3</sub> · 5H <sub>2</sub> O)	48.5	48	82
酢酸ナトリウム・8水塩 (NaCH <sub>3</sub> COO · 8H <sub>2</sub> O)	58	60	87
ホウ酸ナトリウム・10水塩 (Na <sub>2</sub> B <sub>4</sub> O <sub>7</sub> · 10H <sub>2</sub> O)	69	50	87

この考案においては、上記蓄熱材の少なくとも1種を使用することにより、それを使用しない場合と比較してキャニスターの容量を  $\frac{1}{2} \sim \frac{2}{3}$  に減

少できることを確めた。次に、この効果について説明する。

ガソリンの吸着熱は約150 kcal/kg であり、150 g のガソリン蒸気が活性炭に凝縮すると、約23 kcal の発熱Qが生じる

活性炭のかさ比重  $\rho$  を0.38 g/cc、比熱C<sub>p</sub>を0.16 kcal/kg · °C およびキャニスターの容積を 4 l とすると、キャニスターの温度 t は次式：

661

$$Q = C_p \cdot \rho \cdot V(t - t_0)$$

$t_0$  : 初温度

で与えられる。ガソリン凝縮による23kcalの発熱が1~2分と短時間で生じることから、外部への放熱は無視できる。

これより、キャニスター内の温度上昇は  $t - t_0 = 95^\circ\text{C}$  となり、外気温  $t_0 = 25^\circ\text{C}$  では  $t = 120^\circ\text{C}$  となる。

第2図に、活性炭のガソリン吸着時の各温度における飽和吸着量および破過吸着量の相対値を示している。この第2図から、120°Cでの吸着に比較して70°C, 50°Cでの吸着では、単位量の活性炭について、破過吸着量はそれぞれ2~2.5倍となっている。従って、70~50°Cにおける吸着時の温度を制御することによって活性炭量を  $\frac{1}{2} \sim \frac{1}{2.5}$  に減ずることができる。

先に述べたように、従来、4ℓの活性炭を用い、150gのガソリン蒸気を吸着させていた条件で、50°Cおよび70°Cに温度を制御するためには必要とされる蓄熱材の量は次のように見積ることができる：

$$Q = \alpha \cdot C_p \cdot \rho \cdot V_0 \cdot (t - t_0) + Q_c$$

$$\alpha : \text{キャニスター容積比} = \frac{V}{V_0} \frac{\text{蓄熱材使用時容積}}{\text{蓄熱材不使用時容積}}$$

$$t : 50^\circ\text{C} \text{ のとき } \alpha : \frac{1}{2.5} \rightarrow Q_c \approx 20 \text{ kcal}$$

$$t : 70^\circ\text{C} \text{ のとき } \alpha : \frac{1}{2} \rightarrow Q_c \approx 17 \text{ kcal}$$

蓄熱材の熱容量が  $82 \sim 87 \text{ kcal/l}$  であるから、  
 $240 \sim 200 \text{ cc}$  の蓄熱材により、十分に上記の冷却  
 効果を持たせることができる。

従って、この考案における蓄熱材を用いること  
 によりキャニスターの容積は、

$$4 \times \left( \frac{1}{2} \sim \frac{1}{2.5} \right) + (0.24 \sim 0.20) \approx 1.9 \sim 2.3 \text{ l}$$

となり、蓄熱材の容器を考慮してもキャニスター  
 は  $\frac{1}{2} \sim \frac{2}{3}$  の大きさで十分に機能を發揮する  
 ことができる事になる。

この考案においては、上述する蓄熱材をキャニ  
 スター内に入れるには、次の方法で行うことがで

きる。

- (1) 多孔質体としての活性炭の細孔の一部に蓄熱材を充填し、この蓄熱材充填活性炭を吸着剤としてキャニスターに詰める。
- (2) アルミナまたは活性炭などの多孔質体に蓄熱材を充填し、この蓄熱材充填多孔質体をガソリン吸着用活性炭と混合した混合物をキャニスター内に詰める。また、この場合、蓄熱材充填多孔質体をポリプロピレンのような合成樹脂で被覆することができる。この被覆樹脂膜には吸着作用を達成するために複数の孔を設けてもよい。
- (3) 蓄熱材をステンレスやポリプロピレン、ポリエチレンのような耐ガソリン性に優れた金属や樹脂のパイプまたはコイル状の容器に封入してこのパイプまたはコイル状容器を活性炭中に配置するようにキャニスター内に入れる。

上記いずれの方法においても、上述したキャニスターの容量低減の効果を有する。

(実施例 1)

蓄熱材としてチオ硫酸ナトリウム・5水塩( $\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_3 \cdot 5\text{H}_2\text{O}$ )を415 g 秤量し、一端を封じたポリプロピレン製の内径12mm、長さ14cmの18本の多孔性パイプに12cmづつ入れ、他端を熱融着し、18本の蓄熱材封入カプセルを作製した。第1図に示すように、これらのカプセル7をカプセル押さえ8でキャニスター内に固定し、その周囲に活性炭1を充填し、2.4 lのキャニスターを構成した。

このキャニスターに75g/分の速度にてガソリン蒸気を通したところ、キャニスター内部の温度は50℃であり、破過吸着量は255 gであった。

これに対して、容積4 lの蓄熱材を用いないキャニスターに同じ条件でガソリン蒸気を通したところ、キャニスター内部の温度は123 ℃となり、破過吸着量は、245 gであった。

このように、蓄熱材を用いることにより、活性炭へのガソリン蒸気凝縮時の発熱を吸収することにより、2.4 lのキャニスターで、4 lの従来のキャニスターと同等の性能を示すことができた。

また、カプセルを容器に接続し、放熱することによって、更に温度を下げる事ができた。

(実施例 2)

蓄熱材としてチオ硫酸ナトリウム・5水塩( $\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_3 \cdot 5\text{H}_2\text{O}$ )、酢酸ナトリウム・8水塩( $\text{NaCH}_3\text{COO} \cdot 8\text{H}_2\text{O}$ )およびホウ酸ナトリウム・10水塩( $\text{Na}_2\text{B}_4\text{O}_7 \cdot 10\text{H}_2\text{O}$ )の各水溶液を調製し、これらの水溶液のそれぞれに多孔質体として細孔容積0.35  $\text{m}\ell/\text{m}\ell$  の活性炭を浸漬し、乾燥し、活性炭1  $\ell$  当り150 gの蓄熱材を吸着させてこの考案における3種の蓄熱材混入活性炭吸着剤を作った。得られた粒子の拡大断面を第3図に示すように、活性炭粒子11の細孔12に蓄熱剤10が吸着されていることを確めた。

かようにして作った各蓄熱材混入活性炭2.6  $\ell$ を、それぞれ第4図に示すと同様のキャニスター内に配置してこの考案のキャニスターを構成した。これらの各キャニスターに75 g/分の速度にてガソリン蒸気を通したところ、破過吸着量はそれぞれ270 g ( $\text{Na}_2\text{S}_2\text{O}_3 \cdot 5\text{H}_2\text{O}$ の場合)、247 g

666

( $\text{NaCH}_3\text{COO} \cdot 8\text{H}_2\text{O}$  の場合) および 235 g ( $\text{Na}_2\text{B}_4\text{O}_7 \cdot 10\text{H}_2\text{O}$  の場合) であり、これに対して蓄熱材を用いない場合の 4 l のキャニスターにおける同一条件での破過吸着量は 245 g であった。この考案の上記 2.6 l のキャニスターは従来の 4 l のキャニスターとほぼ同等か、またはそれ以上の性能を示すことを確めた。

(実施例 3)

多孔質体として活性炭の代りにアルミナ (1000 Å 以下の細孔容積 0.6 ml/ml) を用いる以外は実施例 2 に記載すると同様に処理し、各蓄熱材をそれぞれ 1 g/g (アルミナ) 吸着させた。かようにして作った蓄熱材充填アルミナ 400 ml を活性炭 2.0 l と混合し、この混合物を実施例 2 に記載すると同様にして詰めてキャニスターを構成した。実施例 2 と同様の優れた効果を得た。

(考案の効果)

上述するように、この考案は多孔質体と蓄熱材を内部に有する蒸発燃料捕集装置としたので蒸発燃料捕集装置の容量を大幅に低減でき、前記蒸発

燃料捕集装置が搭載される車両のデザイン自由度が大幅に増すという効果が得られる。

#### 4. 図面の簡単な説明

第1図はこの考案の蒸発燃料捕集装置（キャニスター）の1部を切欠にした側面図、

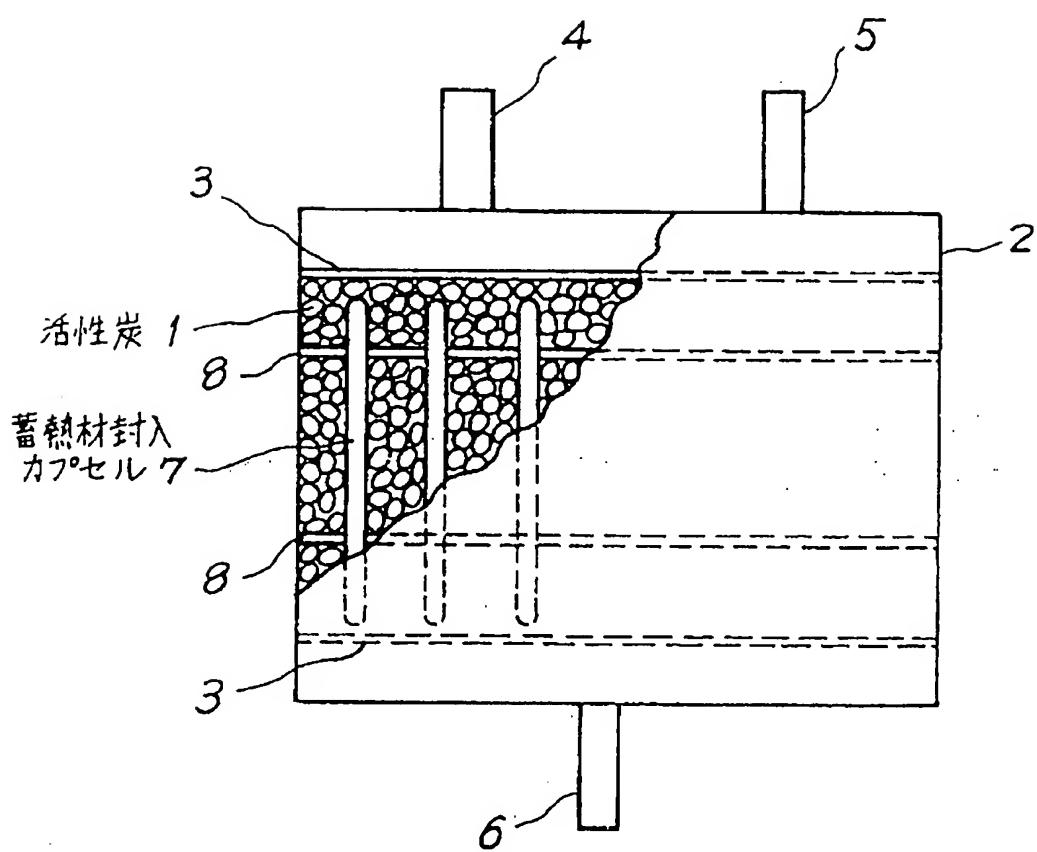
第2図は多孔質体として活性炭の飽和吸着量および破過吸着量の温度における相対的变化を示すグラフ、

第3図はこの考案における蓄熱材混入活性炭の拡大断面図、および

第4図は従来の蒸発燃料捕集装置（キャニスター）の断面図である。

1 … 活性炭	2 … 容器
3 … フィルター	4 … ガソリン蒸気流入口
5 … ガソリン蒸気排出口	
6 … 大気開放口	7 … 蓄熱材封入カプセル
8 … カプセル押え	10 … 蓄熱材
11 … 多孔質体	12 … 細孔

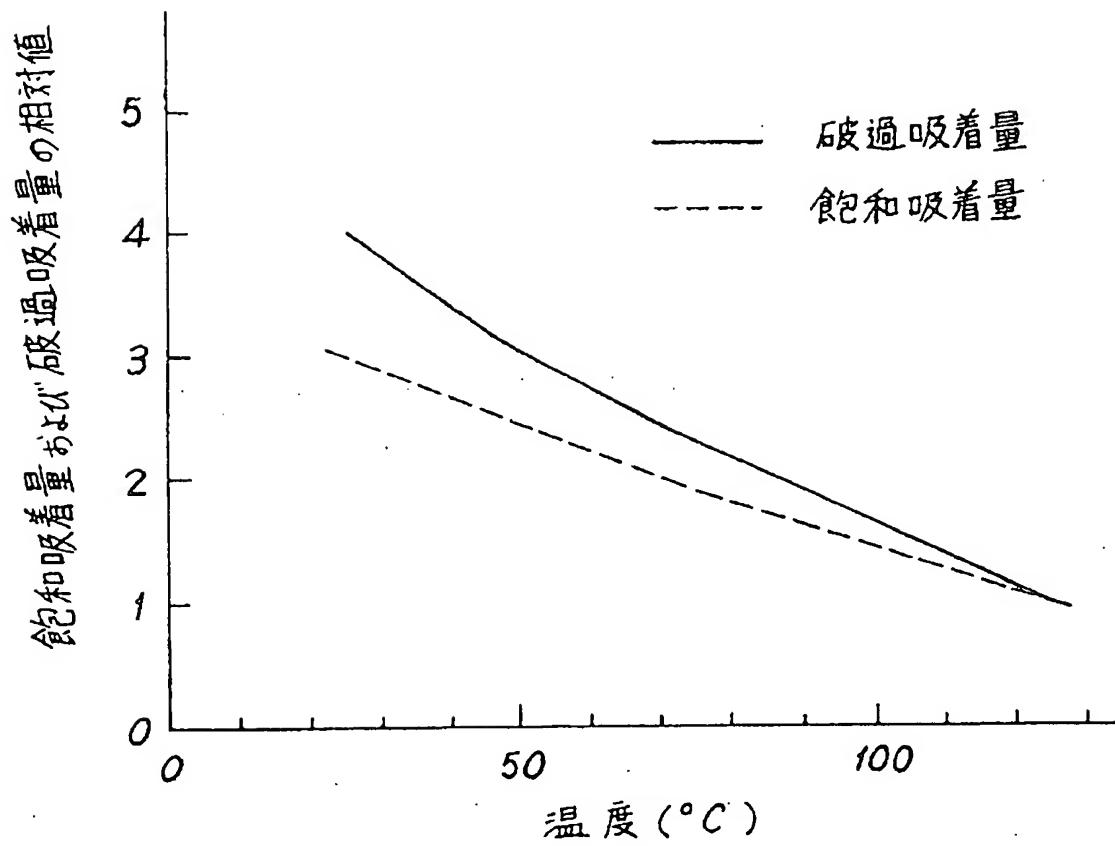
第 1 図



669

実用63-57351

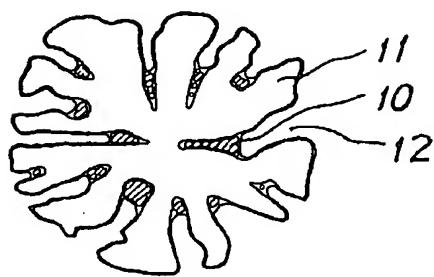
第2図



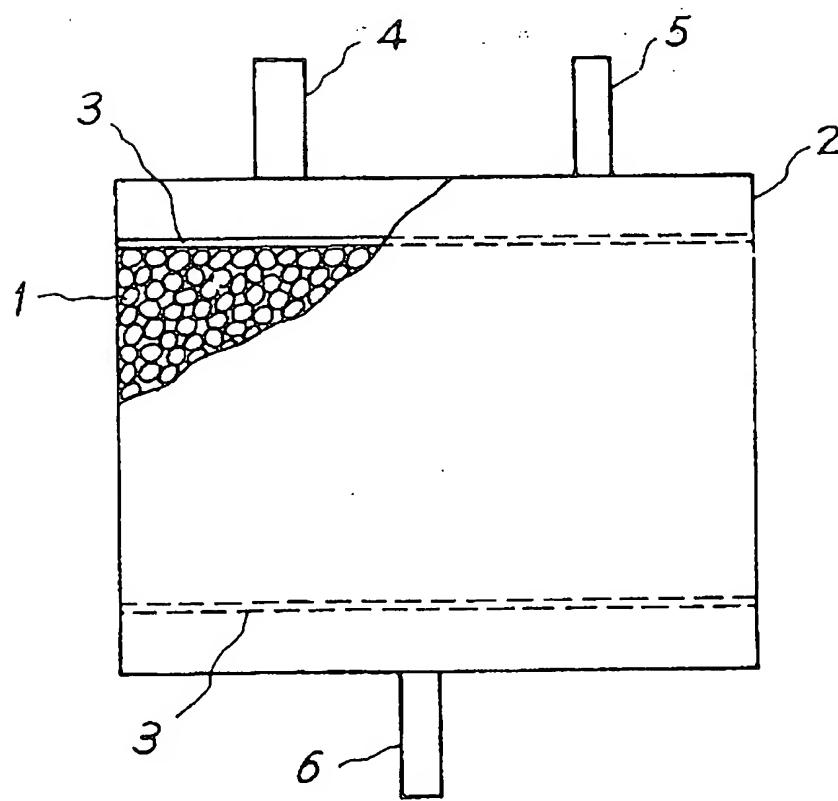
670

実測 C3-57301

第3図



第4図



671 審開63-57351